

# **COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**

## **PROJETO DE LEI Nº 4.823, DE 2009**

Dispõe sobre parâmetros para a frota automotiva nacional, políticas para seu desenvolvimento e dá outras providências.

**Autor:** Deputado JOÃO HERRMANN

**Relator:** Deputado DAVIDSON MAGALHÃES

### **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 4.823, de 2009, fixa diretrizes relativas à frota automotiva nacional, visando a estimular a indústria nacional na produção de combustíveis renováveis e de veículos por estes movidos, com vistas:

- i) à diminuição da emissão de poluentes;
- ii) à manutenção e à geração de empregos nas cadeias produtivas envolvidas;
- iii) ao desenvolvimento da indústria nacional e da tecnologia de produção de combustíveis renováveis e de veículos a estes adaptados, e
- iv) à redução da dependência de combustíveis fósseis na composição da matriz energética nacional.

A proposição fixa os prazos de cinco e dez anos, para que 30% e 50%, respectivamente, da frota veicular em circulação deva ser movida a combustíveis renováveis. A produção de veículos automotores deverá abranger pelo menos 50% de veículos movidos a combustíveis renováveis, no prazo de dez anos.

As políticas públicas voltadas para a renovação da frota veicular, inclusive sob a forma de renúncia de receita, deverão prever o dobro das vantagens concedidas para a compra de carros movidos a combustíveis renováveis, comparadas aos estímulos à compra de veículos movidos a combustíveis fósseis.

As instituições financeiras oficiais federais disponibilizam linhas de financiamento para a implantação de projetos voltados para o desenvolvimento, a produção e a comercialização de combustíveis renováveis, bem como de veículos movidos a combustíveis renováveis e de partes, peças e equipamentos a eles especificamente destinados.

O autor argumenta que o Programa Nacional do Álcool (PROÁLCOOL) é a única iniciativa de grande porte baseada em energia renovável, que, inclusive, tornou o Brasil líder mundial no campo de oxigenados renováveis, sendo que o Brasil possui uma frota de três milhões de veículos movidos a álcool, o que permite a redução da importação de petróleo em mais de 150 mil barris por dia. Além disto, trata-se de uma atividade que gera mais de um milhão de empregos diretos e mais de três milhões de empregos indiretos.

O PL nº 4.823, de 2009 recebeu duas emendas na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável: a primeira determina que os parâmetros e diretrizes estabelecidos no PL deverão ser aplicados também na frota do governo federal; a segunda aumenta para 60%, em dez anos, a proporção de veículos movidos a álcool em relação ao total de veículos em circulação no País.

O **PL nº 4.928, de 2009**, foi apensado ao principal, trazendo a proposta de um cronograma de redução de consumo médio de combustível por quilômetro rodado em relação aos veículos fabricados em 2009: 10% em 2013; 20% em 2015; 30% em 2017; e 40% em 2019. Para o referido cálculo será considerada a média aritmética de todos os veículos produzidos pelo mesmo fabricante.

Também apenso, o **PL nº 5.885, de 2009**, dispõe sobre os limites de consumo de combustível para os veículos automotivos fabricados

no País, tornando obrigatória a certificação do consumo pelo INMETRO. O projeto estabelece o prazo de 5 anos para que os veículos fabricados no país obtenham uma redução no consumo de, no mínimo, 15%.

Por fim, o **PL nº 7.127, de 2010**, igualmente apensado, veda, a partir de 1º de janeiro de 2016, a fabricação, importação, montagem ou encarroçamento de veículos automotores de passeio, cujo consumo médio por tanque de combustível seja inferior a 14,5 km por litro, independentemente do combustível utilizado. Determina, ainda, que, a partir de 2017 e progressivamente até 2020, os veículos deverão aumentar em 5% a quilometragem por litro estabelecida, fixando ainda multa ao descumprimento de suas determinações, equivalente a 20% do valor de cada veículo.

Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), o Projeto de Lei nº 4.823, de 2009, não logrou obter aprovação, ao contrário de seus apensos, que foram aprovados, na forma de Substitutivo oferecido pelo Relator, Deputado Giovani Cherini.

O Substitutivo aprovado na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável introduz um art. 11-A na Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, para delegar ao Poder Executivo, na regulamentação da matéria, elaboração de cronograma, com a participação dos setores industriais envolvidos, de redução progressiva do consumo médio por quilômetro rodado para os veículos fabricados no país.

A Comissão de Minas e Energia decidiu por unanimidade pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.823, de 2009, de seus apensados, os projetos de lei nº 4.928, de 2009; nº 5.885, de 2009, nº 7.712, de 2010, e do Substitutivo aprovado na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

Cabe-nos, agora, examinar o mérito e a adequação orçamentária das proposições em nome desta Comissão de Finanças e Tributação.

É o Relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Compete a esta Comissão, inicialmente, apreciar a proposição quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h” e 53, II) e de Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, aprovada em 29 de maio de 1996, que “estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”.

Da análise da proposição quanto à sua compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária, percebe-se que o art. 6º do PL 4.823/2009 prevê a possibilidade de se conceder benefícios fiscais adicionais na compra de carros movidos a combustíveis renováveis, quando da implantação de estímulos para renovação da frota veicular. Tal medida acarretará inegáveis impactos fiscais pela renúncia de receita da União.

Já no art. 7º, há a previsão de se criar linhas especiais de financiamento, a cargo das agências oficiais de crédito, destinadas à implantação de projetos industriais voltados para o desenvolvimento, produção e comercialização de combustíveis renováveis, bem como para o desenvolvimento e fabricação de veículos movidos a combustíveis renováveis, partes, peças e equipamentos a eles especificamente destinados.

Em ambos os dispositivos, não obstante o impacto fiscal previsível, seja pela renúncia de receita, seja pela concessão de benefícios financeiros com repercussão em encargos ao Tesouro Federal, não consta do Projeto especificação quanto ao montante estimado, nem tampouco quanto à sua compensação ou demonstração de neutralidade fiscal.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para 2015 (Lei nº 13.080, de 02/01/2015) em seu artigo 108 estabelece que:

“Art. 108. As proposições legislativas e respectivas emendas, conforme art. 59 da Constituição Federal, que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União, deverão estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente compensação, para efeito de

adequação orçamentária e financeira e compatibilidade com as disposições constitucionais e legais que regem a matéria.”

Dessa forma, o Projeto de Lei nos pontos destacados apresenta incompatibilidade e inadequação orçamentária e financeira.

Contudo, as Proposições apensadas: PL nº 4.928, de 2009; PL nº 5.885, de 2009; e PL nº 7.127, de 2010, bem como o substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, não contêm dispositivos dessa natureza, limitando-se à adoção de metas, medidas administrativas, regulatórias e restritivas com vistas à redução tanto do consumo quanto da poluição gerada por automóveis. Portanto, estas proposições não apresentam implicação quanto à redução de receita, ou aumento de despesa pública em relação à análise da sua compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária.

Por tratarem de matéria análoga, isto é, da redução dos níveis de consumo de veículos automotores fabricados, importados ou montados no país, foram apensados os Projetos de Lei nºs 4.928, de 2009, 5.885, de 2009, e 7.127, de 2010.

Quanto à análise de mérito, cabe ressaltar que nos cabe emitir parecer somente em relação aos temas tratados por esta Comissão, com fulcro de atender-se ao mandamento regimental.

Os Projetos de Lei apensados não têm o condão de gerar impactos orçamentários ou financeiros, seja na receita ou na despesa pública, como já mencionado na análise da adequação orçamentária e financeira. Estes projetos também não visam regulamentar nenhuma matéria de competência desta comissão. De fato, entendemos que estas proposições somente demandam análise por esta Comissão de Finanças e Tributação porque o projeto principal, a que estão apensas, demandou tal distribuição.

Assim sendo, de nossa parte, estamos inclinados a sugerir aos nossos Pares a rejeição dos PLs nºs 4.928, de 2009, 5.885, de 2009; e 7.127, de 2010, e o Substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, tendo em vista que o conteúdo destas proposições foi devidamente rejeitado no parecer do relator da matéria na Comissão de Minas e Energia, o órgão colegiado que, entre nós, é o mais habilitado para examinar tão complexa matéria.

Diante do exposto, votamos pela incompatibilidade e inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 4.823, de 2009, e pela não implicação do PL nº 4.928, de 2009, do PL nº 5.885, de 2009; e do PL nº 7.127, de 2010 (todos apensos), bem como do substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em diminuição de receita ou aumento de despesa da União. No mérito, votamos pela rejeição dos Projetos de Lei apensos nºs 4.928, de 2009; 5.885, de 2009; e 7.127, de 2010, e do substitutivo aprovado na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2015.

Deputado DAVIDSON MAGALHÃES  
Relator